

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1955-1956.

VERGADERING VAN 19 JUNI 1956.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het ontwerp van wet die de Begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1956 wijzigt, met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen en van nationaal belang.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1955-1956.

SÉANCE DU 19 JUIN 1956.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi modifiant le Budget des Recettes et des Dépenses Extraordinaires de l'exercice 1956, en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers.

Aanwezig : de hh. VAN BELLE, voorzitter; DE COENE, DELMOTTE, DURAY, DE STOBBELEIR, FERIJN, FERON, GILSON, LEMAL, MATERNE, NEEFS, PIOT, VAN BUGGENHOUT, VAN DEN STORME, VAN PETEGHEM, WYN en BLOCK, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De openbare opinie in het land heeft het indienen van het onderhavig wetsontwerp betreffende de toekomstige uitbreiding en modernisering der uitrusting van de haven van Antwerpen zeer gunstig onthaald. De pers van haar zijde heeft quasi unaniem haar vol-doening uitgesproken over de voorgenomen werken.

Het bedoelde wetsontwerp zal onze nationale haven in de mogelijkheid stellen haar rol van ontvanger en verdeler van goederen in de toekomst volledig te vervullen.

De laatste jaren is de verhoudingswijze achteruitgang van de haven van Antwerpen, ten overstaan van haar concurrenten in de ons omringende landen, meer en meer op de voorgrond gekomen. Niettegenstaande het goederenverkeer ter zee voor de Antwerpse haven in 1955 het topcijfer bereikte van 32 miljoen ton, en hierdoor het rekordcijfer van 1951 (29,4 ton) werd overtroffen, duurt de sedert enkele jaren genoteerde relative achteruitgang in vergelijking met andere Europese havens, voort.

Vergeleken met het jaar 1954 blijkt dat het goederenverkeer te Antwerpen in 1955 slechts met 12,9 pct. steeg, terwijl het toenam :

Te Rotterdam, met 35,8 pct.;
Te Hamburg, met 16 pct.;
Te Bremen, met 22,5 pct.

R. A 5194.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

284 (Zitting 1955-1956) : Wetsontwerp.

MESDAMES, MESSIEURS,

L'opinion publique de notre pays a accueilli très favorablement le dépôt du présent projet de loi, relatif à l'extension future du port d'Anvers et à la modernisation de son équipement. D'autre part, la presse a été presque unanime à exprimer sa satisfaction à l'annonce des travaux envisagés.

Ce projet permettra à notre port national de remplir efficacement son rôle qui consiste à assurer la réception et à la répartition des marchandises.

Au cours des dernières années, on a constaté une régression relative, de plus en plus marquée, de l'activité du port d'Anvers, par rapport à ses concurrents des pays limitrophes. Bien que le mouvement des marchandises transportées par la voie maritime y ait atteint le chiffre record de 32 millions de tonnes en 1955, dépassant ainsi celui de 29,4 millions de tonnes enregistré en 1951, on voit persister le recul observé depuis quelques années par rapport aux autres ports européens.

La comparaison avec l'année 1954 fait apparaître que le trafic anversoïse n'a augmenté que de 12,9 p. c. en 1955, alors que la progression était :

De 35,8 p. c. à Rotterdam;
De 16 p. c. à Hambourg et
De 22,5 p. c. à Brême.

R. A 5194.

Voir :

Document du Sénat :

284 (Session de 1955-1956) : Projet de loi.

Wanneer wij bovendien het percentage van vooruitgang ten opzichte van het voorafgaande jaar, voor onze nationale haven en haar meest ernstige concurrent, Rotterdam, vergelijken, dan worden deze cijfers bijzonder betekenisvol.

Procent van vooruitgang, vergeleken met het voorgaande jaar, voor de jaren :

1951 1952 1953 1954

Voor de haven van Antwerpen	11,7	5,5	8,5	4
Voor de haven van Rotterdam	14,5	9,5	11,1	11,7

De oorzaken van deze relatieve achteruitgang zijn velerlei : gebrek aan aanlegplaats, onvoldoende en verouderde uitrusting, gebrek aan terreinen voor het oprichten van nieuwe nijverheidsinstellingen, waardoor het cliënteel onzer nationale haven verplicht was — en nog is — haar bedrijvigheid over te brengen naar concurrerende havens in het buitenland. Aan deze toestand kan slechts worden verholpen door de modernisering en de uitbreiding van de havenuitrusting, hetgeen zeer belangrijke investeringen noodzakelijk maakt. Slechts op die wijze, en met de hulp van onze havenarbeiders, die door hun werkkraft en hun vak-kennis tot de beste van de wereld behoren en terecht de Antwerpse haven de faam hebben bezorgd van de « snelste haven van het vasteland », kan een concurrentiestrijd op de wereldmarkt met kans op succes worden gevoerd.

De noodzakelijkheid dezer uitbreidings- en moderniseringswerken wordt thans nog geaccentueerd door het feit dat ook voor de haven van Rotterdam een project tot uitbreiding wordt uitgewerkt, waardoor deze haven zich zou uitbreiden tot op de linkeroever van de Nieuwe Waterweg en vertakking.

Met het toenemend belang van Terneuzen en Vlissingen als zeehavens zou tenslotte Antwerpen in een ijzeren greep geraten.

Het huidig wetsontwerp voorziet in de noodzakelijke havenuitbreidingen volgens een vastgesteld plan, waarvan de uitvoeringsduur over een periode van tien jaar zal lopen.

Artikel 2 van het wetsontwerp stelt een welbepaald schema op, volgens hetwelk de verschillende programmapunten zullen worden verwezenlijkt. Bedoeld schema rangschikt de verschillende werken en leveringen naar hun graad van dringendheid en rendabiliteit.

Uw Commissie heeft dit wetsontwerp besproken in een geest van nationale samenhang. Alle leden waren trouwens overtuigd van het belang van het wetsontwerp voor onze nationale economie.

Zij heeft een vast vertrouwen dat de uitvoering ervan zal bijdragen tot een verhoogde economische welvaart van België.

Uw Commissie hoopt tevens dat ook voor onze overige havens, zo zeehavens als binnenhavens, de nodige maatregelen zullen worden getroffen in de nabije toekomst, opdat ook deze hun taak naar behoren zouden kunnen vervullen in het kader van onze nationale economie.

En outre, si l'on compare les pourcentages d'augmentation par rapport à l'année précédente pour notre port national et pour son concurrent le plus sérieux, qui est Rotterdam, ces chiffres prennent une signification toute particulière.

Pourcentage d'augmentation par rapport à l'année précédente pour les années :

1951 1952 1953 1954

Pour le port d'Anvers	11,7	5,5	8,5	4
Pour le port de Rotterdam	14,5	9,5	11,1	11,7

Les raisons de cette régression relative sont multiples : manque de quais d'accostage, équipement insuffisant et vétuste, manque de terrains pour la construction d'installations industrielles, ce qui a obligé — et oblige encore — la clientèle de notre port national à s'adresser aux ports rivaux de l'étranger. Il ne pourra être remédié à cette situation qu'en modernisant et en développant les installations portuaires, travaux qui nécessiteront des investissements très considérables. Ce n'est que de cette façon et avec l'aide de nos ouvriers du port — que leur ardeur au travail et leurs capacités professionnelles rangent parmi les meilleurs du monde et qui, à bon droit, ont acquis au port d'Anvers la réputation d'être « le port le plus rapide du continent » — que la concurrence pourra être soutenue avec quelque chance de succès sur le marché mondial.

Ces travaux d'extension et de modernisation se justifient d'autant plus qu'un projet d'extension est en cours d'élaboration pour le port de Rotterdam, projet qui engloberait la rive gauche du « Nieuwe Waterweg » et ses embranchements.

Compte tenu de l'importance croissante de Terneuzen et de Flessingue comme ports de mer, Anvers se verrait finalement enserré dans un étau de fer.

Le présent projet de loi prévoit l'extension indispensable du port d'après un plan dont la réalisation s'échelonnera sur une période de dix ans.

L'article 2 du projet contient un relevé précis des différents points du programme à réaliser. Les divers travaux et fournitures y sont classés par ordre d'urgence et de rentabilité.

Votre Commission a examiné le présent projet dans un esprit de solidarité nationale. Tous les commissaires étaient d'ailleurs convaincus de l'importance primordiale qu'il revêt pour l'économie belge.

Votre Commission est persuadée que sa mise en œuvre contribuera à accroître la prospérité économique de la Belgique.

Elle espère également que, dans un proche avenir, des mesures seront prises en faveur de nos autres ports, tant maritimes qu'intérieurs, afin de leur permettre de s'acquitter comme il convient de la fonction qui leur incombe dans le cadre de notre économie nationale.

In verband met ons waterwegennet, verklaart de heer Minister dat eerlang een wetsontwerp zal worden ingediend, dat de krachtsinspanning tot het bevaarbaar maken van onze vitale waterwegen voor binnenschepen van 1350 ton, op nationaal plan zal coördineren.

Wat de financiering betreft van het huidig wetsontwerp, deze zal worden verdeeld over de komende begrotingsjaren door inschrijving van regelmatige terugkerende bedragen op de buitengewone begroting. Voor de buitengewone begroting, dienstjaar 1956, wordt een wijziging voorgesteld door het inschrijven van een nieuw vastleggingskrediet van 200 miljoen frank en een betalingskrediet van 15 miljoen frank, en dit onder een nieuw artikel 523bis. Anderzijds worden de vastleggings- en betalingskredieten ingeschreven op artikel 524 van dezelfde begroting, respectievelijk teruggebracht tot 11 miljoen frank en 5 miljoen frank.

Voor het dienstjaar 1957 worden vastleggingskredieten voorzien van 250 miljoen frank, met ingang van het dienstjaar 1958 tot en met het dienstjaar 1964 worden jaarlijkse vastleggingskredieten van 400 miljoen frank vooropgezet, en tenslotte voor het dienstjaar 1965 het saldo, ten belope van 250 miljoen frank.

Van haar kant zal de stad Antwerpen voor een gedeelte tussenkomen in de algemene uitgaven voor een bedrag geraamd op 682 miljoen frank te verdelen over de komende begrotingsjaren (art. 6). Dit is voor haar een zedelijke en materiële verplichting, in haar functie van uitbatend bestuur.

Anderzijds houdt het onderhavig wetsontwerp, in zijn artikel 7, een overeenkomst in tussen de Belgische Staat en de stad Antwerpen, waarin wederkerig de rechten en plichten worden vastgelegd van beide betrokken partijen.

De wens wordt uitgedrukt dat onderhavig wetsontwerp en begrotingswijziging zo spoedig mogelijk zou worden besproken en goedgekeurd door de Hoge Vergadering.

Algemene bespreking.

De algemene bespreking in uw Commissie gaf aanleiding tot een uiteenzetting van de Minister en van zijn Kabinetschef en tot verschillende vragen, tussenkomsten en voorstellen van sommige commissieleden, zoals hierna weergegeven.

In zijn uiteenzetting over het bedoelde wetsontwerp vestigt de Minister de aandacht op het dubbele aspect ervan.

Vooreerst moet dit wetsontwerp tot doel hebben de haven van Antwerpen die plaats te doen bekleden in ons land en in Europa, die haar moet toekomen. Ondanks een schijnbare bloei, boekt onze haven een verhoudingsgewijze achteruitgang in vergelijking met Rotterdam, Bremen en Hamburg. Niettegenstaande de verhoging van de uitvoer van ons land, is de toename van het goederenverkeer in de Antwerpse haven geringer dan in de bovenvermelde havens. Deze toestand is enkel te wijten aan het feit dat cliënteel moet worden

En ce qui concerne le réseau des voies navigables, le Ministre déclare qu'un projet de loi sera prochainement déposé en vue de la coordination sur le plan national des efforts entrepris pour mettre nos voies navigables d'importance vitale au gabarit de 1.350 tonnes.

Quant au financement du présent projet, il sera échelonné sur plusieurs exercices budgétaires par la voie d'inscriptions régulières au budget extraordinaire. Pour 1956, une modification est proposée au budget extraordinaire. En effet, le projet prévoit l'inscription, sous un article 523bis nouveau, d'un crédit d'engagement de 200 millions de francs et d'un crédit de paiement de 15 millions de francs. Par ailleurs, les crédits d'engagement et de paiement inscrits à l'article 524 du même budget sont ramenés respectivement à 11 millions et à 5 millions de francs.

Pour l'exercice 1957, les crédits d'engagement prévus s'élèvent à 250 millions de francs; ensuite, pour les exercices 1958 à 1964, les crédits d'engagement annuels seront de 400 millions de francs, le solde de 250 millions de francs devant être imputé sur l'exercice 1965.

D'autre part, la ville d'Anvers interviendra, pour partie, dans les dépenses globales, intervention qui est estimée à un montant de 682 millions de francs, à répartir sur les prochains exercices budgétaires (art. 6). C'est là une obligation morale et matérielle qui lui incombe en tant qu'administration exploitante.

Enfin, le projet, en son article 7, prévoit une convention entre l'Etat belge et la ville d'Anvers, établissant les droits et devoirs respectifs des deux parties intéressées.

La Commission exprime le vœu que le présent projet et la modification proposée au budget puissent être discutés et approuvés d'urgence par la Haute Assemblée.

Discussion générale.

La discussion générale au sein de votre Commission a donné lieu à un exposé du Ministre et de son Chef de Cabinet, ainsi qu'à diverses questions, interventions et suggestions de la part de certains commissaires; dont nous en reproduisons ci-après l'essentiel.

Dans son exposé introductif, le Ministre a attiré l'attention de la Commission sur le double but poursuivi par le projet de loi qui vous est soumis.

Tout d'abord, celui-ci doit avoir pour objet d'assurer au port d'Anvers la place qui lui revient tant sur le plan national que sur le plan européen. Notre port national, malgré une prospérité apparente, connaît un fléchissement relatif comparativement aux ports de Rotterdam, de Brême et de Hambourg. Nonobstant l'augmentation du volume de nos exportations, l'accroissement du trafic au port d'Anvers est inférieur à celui des ports précités. Cette situation est due uniquement au fait qu'Anvers doit refuser des clients. Depuis

geweigerd. Sedert geruime tijd reeds heeft de stad Antwerpen zich hierover beklagd. Ongeveer een jaargelden werd een plan voorgelegd om met tussenkomst van de Staat een programma te verwezenlijken, dat werken omvatte ten belope van 1 milliard frank, waaronder in de eerste plaats, de bouw en uitrusting van een vijfde havendok.

Dit plan was slechts te verwezenlijken indien de stad Antwerpen een of meer leningen kon aangaan, waarvan de Staat de aflossing en de interesten zou waarborgen door kredieten in te schrijven op de buitengewone begroting.

De Regering kon deze oplossing niet weerhouden en wel om twee redenen :

1° Een dergelijke werkwijze — leningen door een stad, waarvan de lasten volledig zouden worden gedragen door de Staat — zou een spijtig precedent scheppen, waarop ongetwijfeld andere ondergeschikte besturen zich zouden kunnen beroepen.

Het is trouwens niet logisch dat de Staat, wanneer hij bepaalde werken 100 pct. subsidieert, de financiering hiervan niet zou verzekeren door eigen leningen en de werken niet zelf zou uitvoeren;

2° Een grondig onderzoek heeft aangetoond dat het onmogelijk is door een fragmentarische oplossing een evenwichtige exploitatie van de Antwerpse haven te herstellen, en deze opnieuw haar plaats van grote nationale en westerse haven te verzekeren.

Daarom heeft de Regering het nodig geoordeeld om in eenzelfde programma een geheel van werken vast te leggen, waarvan de verwezenlijking door een wet zou worden geregeld, in een betrekkelijk korte tijdspanne.

Deze overwegingen hebben geleid tot het onderhavig wetsontwerp welk in de loop van het eerstkomend decennium de uitvoering voorziet van werken, waarvan de voornaamste zijn, in de orde van hun dringendheid :

Het vijfde havendok, het zesde havendok, een kanaaldok, dat de haven naar het noorden zal verlenen tot op de hoogte van Fort Frederik. Al deze werken worden volledig door een toerusting, derwijze dat elke verwezenlijking voor exploitatie klaar is.

De werken voor de infrastructuur, uit te voeren door de Staat, zullen volledig door deze worden bekostigd.

De bovenbouwwerken, de uitrusting omvattend, zullen worden gesubsidieerd door de Staat a rato van 60 pct.

De tussenkomst van de Staat, tijdens de eerstkomende tien jaar zal 3,5 milliard bedragen, deze van de stad Antwerpen 682 miljoen.

Deze wet, welke een wijziging uitmaakt van de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956, zal het voorziene krediet voor de modernisering van de haven van Antwerpen opvoeren van 50 miljoen tot 200 miljoen.

Naar het oordeel van de Minister biedt onderhavig wetsontwerp drie grote voordelen :

1° Vermits de werken zullen worden uitgevoerd volgens een welbepaald schema, zullen de technische

tout un temps déjà, la ville d'Anvers se plaint de cet état de choses. Il y a un an environ, elle a présenté un plan tendant à réaliser, avec l'intervention de l'Etat, un programme de travaux nécessitant une dépense de 1 milliard de francs, et parmi lesquels figurait, en premier lieu, la construction et l'équipement d'une cinquième darse.

L'exécution de ce plan impliquait la faculté pour la ville d'Anvers d'émettre un ou plusieurs emprunts dont l'Etat garantirait l'amortissement et le service des intérêts, par l'inscription des crédits nécessaires au budget extraordinaire.

Le Gouvernement n'a pu se rallier à cette solution, pour deux motifs :

1° Pareille procédure — emprunts contractés par une ville, mais dont les charges seraient intégralement supportées par l'Etat — serait de nature à créer un précédent fâcheux, que d'autres administrations subordonnées pourraient invoquer.

Il serait d'ailleurs illogique que l'Etat, lorsqu'il subventionne certains travaux à concurrence de 100 p. c., n'en assure pas le financement à l'aide d'emprunts contractés par lui-même et qu'il n'exécute pas les travaux en régie;

2° Un examen approfondi a montré qu'une solution fragmentaire ne suffirait pas à rétablir l'équilibre dans l'exploitation du port d'Anvers et à lui rendre la place de grand port national et occidental qu'il a toujours occupée.

C'est pourquoi le Gouvernement a jugé nécessaire d'inclure dans un programme unique un ensemble de travaux dont la réalisation serait réglée par une loi, dans un délai relativement court.

Ces considérations ont amené le Gouvernement à déposer le présent projet de loi, qui prévoit l'exécution, au cours des dix prochaines années, de travaux dont les principaux sont, par ordre d'urgence :

La cinquième darse, la sixième darse, un bassin-canal destiné à prolonger le port vers le nord jusqu'au droit de Fort Frederic. Tous ces ouvrages seront complétés par un équipement adéquat de façon que chacun d'eux soit prêt à être mis en exploitation.

Le coût des travaux d'infrastructure à réaliser par l'Etat, sera complètement supporté par celui-ci.

Quant aux travaux de superstructure, comprenant l'outillage, les dépenses y afférentes seront subsidiées par l'Etat à raison de 60 p. c.

Au cours des dix prochaines années, l'intervention de l'Etat s'élèvera à 3,5 milliards, celle de la ville d'Anvers à 682 millions.

Le présent projet de loi, qui tend à modifier le budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice 1956, porte de 50 millions à 200 millions le crédit prévu pour la modernisation du port d'Anvers.

Le Ministre estime que le projet présente trois grands avantages :

1° Puisque les travaux seront exécutés d'après un schéma fixé d'avance, les services techniques dispose-

diensten over de nodige tijd beschikken om de aanbestedingsdocumenten grondig te onderzoeken en de meest passende en meest economische plannen op te maken.

Al te dikwijls in het verleden was het bestuur genoodzaakt, door het laattijdig goedkeuren van begrotingen, door aangebrachte wijzigingen in de loop van het jaar, door de verplichting de uitgaven vast te leggen vóór het einde van het budgetair jaar, tot overhaaste opmaking van plannen en andere bescheiden over te gaan, ten koste van hun degelijkheid en kostprijs;

2° Door het volgen van een welbepaald en goed bestudeerd plan, dat de uitvoering en de afwerking van elk autonoom element van het programma voorziet, wordt de rendabiliteit verzekerd naarmate de investeringen vorderen.

Het wetsontwerp voorziet trouwens ruime jaarlijkse vastleggingskredieten, wat de rendabiliteit zal bespoedigen.

Door deze opvatting vermijden wij definitief wat wij in het verleden hebben gekend, wanneer om te voldoen aan de eisen van de verschillende gewesten van het land, het budget totaal werd versnipperd, en overal met werken werd begonnen die lange tijd niet rendabel bleven.

3° Door de bekendmaking van de wet, waarvan sprake, zullen alle milieu's, geïnteresseerd in de Antwerpse haven, kennis krijgen van het programma van uitbreiding en uitrusting, en hierdoor in de gelegenheid zijn hun investeringspolitiek aan te passen aan die door de wet voorzien.

De Eerste-Minister heeft, door zijn verklaring in tegenwoordigheid van negen Regeringsleden, het belang van deze wet willen onderlijnen voor de toekomst van het land, niet alleen opdat al diegenen wier activiteit rechtstreeks of onrechtstreeks met onze haven is verbonden, zich zouden kunnen overtuigen van de omvang der werken, welke in de eerstkomende 10 jaar zullen worden uitgevoerd, doch ook opdat alle industriëlen van het land zouden beseffen welke krachtingspanningen worden gedaan om de economische expansie van het ganse land in de hand te werken.

Door de verwezenlijking van het programma zullen industriële gronden beschikbaar komen langsheen de nieuwe havendokken, wat een belangrijke factor zal betekenen voor de oprichting van nieuwe nijverheden.

Tenslotte zal de stem van de Eerste-Minister een diepe weerklank vinden in de ganse wereld, en onze wil bevestigen om onze nationale haven aan te passen aan onze steeds uitbreidende economie.

In zijn uiteenzetting vestigt de heer Kabinetschef de aandacht op de kritieke toestand van de Antwerpse haven inzake aanlegmogelijkheden en inzake uitrusting in het algemeen.

1° Aanlegmogelijkheden.

De laatste jaren wordt een toename vastgesteld van de gemiddelde tonnemaat der schepen. Dit brengt een

ront du temps nécessaire pour procéder à une étude approfondie des documents d'adjudication et pour établir les plans les plus adéquats et les plus économiques.

Trop souvent, dans le passé, l'administration s'est vue contrainte — par suite du vote tardif des budgets, des modifications apportées en cours d'exercice, de l'obligation d'engager les dépenses avant la fin de l'exercice budgétaire — d'établir dans la hâte des plans et autres documents, au détriment de leur qualité et du prix de revient des travaux;

2° En suivant un plan déterminé et convenablement étudié, prévoyant l'exécution et l'achèvement de chaque élément autonome du programme, la rentabilité des investissements se trouvera assurée au fur et à mesure de leur avancement.

Le projet de loi prévoit d'ailleurs d'importants crédits d'engagement annuels, afin de hâter la rentabilité des travaux.

Cette méthode permet d'éviter une fois pour toutes les inconvénients que nous avons connus dans le passé, lorsque, pour satisfaire aux exigences formulées par les diverses régions du pays, les crédits budgétaires étaient éparpillés et qu'un peu partout étaient entamés des travaux dont la rentabilité se faisait attendre pendant de longues années.

3° La publication de la loi permettra à tous les milieux intéressés à l'exploitation du Port d'Anvers de prendre connaissance du programme d'extension et d'équipement et d'adapter leur politique d'investissements à celle prévue par la loi.

En faisant sa déclaration en présence de neuf membres du Gouvernement, le Premier Ministre a voulu souligner l'importance de cette loi pour l'avenir du pays, non seulement afin que tous ceux dont l'activité a un rapport direct ou indirect avec celle de notre port puissent se rendre compte de l'ampleur des travaux qui seront exécutés au cours des dix prochaines années, mais encore pour que tous les industriels belges comprennent l'importance des efforts accomplis en vue de favoriser l'expansion économique de notre pays tout entier.

Le programme à réaliser comprendra l'aménagement de terrains industriels le long des nouvelles darses, ce qui sera de nature à favoriser puissamment la création d'industries nouvelles.

Enfin, la voix du Premier Ministre aura un écho profond dans le monde entier et affirmera notre volonté d'adapter notre port national à l'expansion constante de notre économie.

Dans son exposé, M. le Chef de Cabinet a mis l'accent sur la situation critique du port d'Anvers, due à l'insuffisance des quais d'accostage et de son équipement en général.

1° Quais d'accostage.

Au cours de ces dernières années, on a constaté une augmentation du tonnage moyen des navires. Il s'en-

toename mee van hun lengte, en bijgevolg een grotere aanlegkaai per eenheid.

De vereisten voor een snelle lading en ontlading der schepen maken bovendien nog een ruimere aanlegplaats nodig. Waar in het verleden gemiddeld een lengte van 80 à 100 meter volstond voor een schip, dient nu ongeveer 160 meter voorzien.

Hieruit blijkt dat de kaaien, welke ter beschikking zijn gesteld van de reeds te Antwerpen gevestigde maatschappijen, onvoldoende zijn geworden. Overigens is er, voor de regelmatige scheepvaartlijnen, nog een vraag voor ongeveer 4.000 meter aanlegkaaien; industrieën, welke terreinen nodig hebben langsheen de havendokken, hebben aanvragen ingediend voor 2.000 meter. Andere aanvragen werden ingediend bij de havenadministraties voor bewerking van diverse goederen, voor petroleumdepots en -raffinaderijen.

De Antwerpse haven heeft al deze aanvragen moeten afwijzen. De overladingsbruggen, welke de lossing verzekeren van de aangevoerde erts en kolen, werken op volle rendement. Supplementair materieel kan niet worden geplaatst, door gebrek aan plaatsruimte. En dit terwijl de aanvoer van overzee steeds moet aangroeien.

Door de bouw van de ontworpen havendokken zullen aan diegenen die zulks wensen, aanlegmogelijkheden kunnen worden verschaft.

Uit het plan, gevoegd bij het wetsontwerp blijkt dat de ligging van de dokken zich uitstekend leent tot de aanleg van wegen en spoorwegen, nodig voor het verder vervoer met gebruikmaking van alle middelen. Bovendien schept het kanaaldok, dat zal aangelegd worden volgens het tracé van het ontworpen Moerdijkkanaal, en dat de Antwerpse haven zal verlengen tot de hoogte van Fort Frederik, de mogelijkheid tot de bouw van een derde grote zeesluis, welke op de beide bestaande dit voor heeft dat ze dicht bij de zee is gelegen en dat zij in de Schelde een brede vaargeul zal vinden, wat het in- en uitvaren der schepen zal vergemakkelijken.

Uitrusting.

Een bezoeker van de Antwerpse haven krijgt de indruk, door het groot aantal kranen, dat een ruimere uitrusting voorhanden is dan nodig. Niets is minder waar. Inderdaad, op 542 kranen, zijn er slechts 25 die minder dan 10 jaar oud zijn. Het grootste gedeelte is reeds 50 à 60 jaar in gebruik.

Deze oude kranen worden dan ook slechts weinig gebruikt. De kwaliteit van de havenwerktuigen ligt inderdaad in de reikwijdte, de hefkracht, de snelheid van ophijzing en omwenteling, en in de zekerheid. De oude kranen voldoen niet aan deze vereisten. Men vindt deze kwaliteiten slechts verenigd in de elektrische kranen van recente constructie. Hetzelfde geldt voor de vlottende werktuigen.

Nieuwe dokken bouwen zonder hen van een moderne uitrusting te voorzien, de oude dokken met hun verouderd materieel uitgerust laten, ware een ongezonde politiek. Daarom hecht het programma voorzien in

suit que les navires sont plus longs qu'auparavant et que, de ce fait, il est nécessaire de disposer d'une plus grande longueur de quai par unité.

La rapidité de chargement et de déchargement des navires exige également des quais d'accostage plus longs. Alors qu'autrefois, une longueur de 80 à 100 mètres par bateau suffisait, il faut maintenant prévoir environ 160 mètres.

Il en résulte que les quais dont disposent les firmes déjà établies à Anvers sont devenus insuffisants. Par ailleurs, les lignes régulières demandent de pouvoir disposer d'un supplément d'environ 4.000 mètres de quais. Certaines industries qui ont besoin de terrains le long des darses, ont introduit des demandes portant sur 2.000 mètres. Des demandes ont encore été introduites auprès des administrations portuaires en vue de la manutention des diverses marchandises et de l'aménagement de dépôts et de raffineries de pétrole.

Le port d'Anvers n'a pu donner suite à aucune de ces demandes. Les ponts transbordeurs, qui servent au déchargement des minerais et du charbon, sont utilisés au maximum. Il n'est pas possible d'installer du matériel supplémentaire, faute d'espace. Et ce alors que les arrivages d'outre-mer doivent s'accroître sans cesse.

La construction des darses projetées permettra d'offrir des possibilités d'accostage à ceux qui le désireront.

Le plan annexé au présent projet montre que la situation des bassins se prête fort bien à la construction des routes et des voies ferrées que requiert le transport par tous moyens vers l'intérieur du pays. De plus, le bassin-canal qui sera aménagé suivant le tracé du canal du Moerdijk tel qu'il est projeté et qui prolongera le port d'Anvers jusqu'à hauteur de Fort Frédéric, permettra de construire une troisième grande écluse maritime qui aura sur les deux écluses existantes l'avantage d'être située plus près de la mer et de déboucher dans l'Escaut par un large chenal facilitant l'entrée et la sortie des navires.

Outillage.

Lorsqu'on visite le port d'Anvers, on a l'impression, en voyant le grand nombre de grues, que l'équipement est plus abondant qu'il ne faudrait. Rien n'est moins vrai. En effet, sur 542 grues, 25 seulement sont en service depuis moins de 10 ans. La plupart de ces engins sont vieux de 50 à 60 ans.

Aussi, ces derniers ne sont-ils guère employés. En effet, l'efficacité de l'outillage d'un port est conditionnée par la portée, la puissance de levage, la vitesse d'élévation et de giration et par la sécurité des appareils. Les vieilles grues ne remplissent pas ces conditions, que l'on ne trouve réunies que dans les grues électriques de construction récente. Il en est de même pour ce qui concerne les grues flottantes.

Ce serait pratiquer une politique malsaine que de construire de nouveaux bassins sans les pourvoir d'un équipement moderne et de laisser les anciens fonctionner avec un matériel désuet. C'est pour ce motif que

onderhavig wetsontwerp, bijzondere aandacht aan de wederuitrusting.

Een lid van de Commissie drukt zijn tevredenheid uit over het feit dat een aanvang zal worden gemaakt met de havenuitbreidingswerken te Antwerpen. Hij is van oordeel dat de aanpassing van het verouderd materieel meest dringend is. Daarnaast betreurt hij dat zo weinig aandacht wordt besteed aan de haven van Gent. Hij vraagt zich af of het wel goed is alles te concentreren en acht het beter niet alles op één haven te richten. Wanneer gebeurlijk Antwerpen uitvalt, moet Gent deze taak kunnen overnemen. Gent heeft kaaien beschikbaar. Waarom heeft Antwerpen in de jongste zestig jaar het materieel van de haven niet regelmatig vernieuwd ?

Een verdeling van de taken tussen Antwerpen en Gent zou bovendien gunstig zijn in het licht van de bestrijding der werkloosheid en zou de grote verplaatsing van werklieden vermijden.

Hij dringt aan om de bouw van de zeelsluis te bespoedigen.

Een ander Commissielid steunt ten volle zijn collega inzake de haven van Gent. Hij haalt aan dat ook Gent gevallen kent waarin industrieën, die aanvragen hadden gedaan om zich daar te vestigen, uiteindelijk naar Rotterdam zijn gegaan. Hij gaat akkoord met de uitbreidingswerken, inbegrepen het zesde havendok, maar vraagt ook de aandacht voor de Gentse haven. Gent is voor Antwerpen geen concurrerende, eerder een aanvullende haven. Hij dringt dan ook aan op een tienjarenplan voor Gent, in het kader waarvan hij de bouw van een zeelsluis vraagt. Hij oordeelt het passend en voordelig over twee zeehavens te beschikken.

Een ander commissielid gaat akkoord met de opmerkingen van beide voormelde leden. Hij vraagt om eenzelfde inspanning voor al de binnenhavens van het land en voor onze nationale waterwegen. Deze moeten immers Antwerpen helpen bevoorraden.

In verband met de uitrusting van onze havens wenst hij zekerheid te hebben dat de outillering door de Belgische industrie zou worden geleverd. Dit zal van groot belang blijken, zowel uit moreel en economisch oogpunt, als uit oogpunt van bestrijding der werkloosheid. De uitbreiding van de haven van Antwerpen zal dan werkelijk een nationaal werk zijn.

Antwoorden van de Heer Minister.

De Minister antwoordt dan op de uitgebrachte opmerkingen en voorstellen. Hij acht het onnodig verder in te gaan op de plaats die Antwerpen in onze economie bekleedt. Hij wijst er op dat de havens van Gent en Antwerpen twee verschillende havens zijn, die elk hun verschillende rol hebben te vervullen.

De Regering verliest Gent niet uit het oog. Hij verwijst naar de kredieten die in het verleden zijn uitge-

le programme établi par le présent projet attache une importance particulière au renouvellement de l'outillage.

Un membre de la Commission exprime sa satisfaction de ce que les travaux d'extension du port d'Anvers vont bientôt commencer. Il estime que le remplacement du matériel vétuste est ce qu'il y a de plus urgent à faire. D'autre part, il déplore que l'on ne se préoccupe pas davantage des besoins du port de Gand. Il se demande s'il est vraiment indiqué de tout concentrer et croit préférable de ne pas axer tous les efforts sur l'amélioration d'un seul port. Dans l'éventualité où le port d'Anvers serait hors d'état de fonctionner, il faudrait pouvoir recourir à celui de Gand, où des quais sont disponibles. Pourquoi le port d'Anvers n'a-t-il pas progressivement renouvelé son équipement au cours des soixante dernières années ?

De plus, en vue de la lutte contre le chômage, il serait désirable de répartir les tâches entre Anvers et Gand, afin d'éviter d'importants déplacements de main-d'œuvre.

Il demande que la construction de l'écluse maritime soit entreprise à bref délai.

Un autre commissaire appuie les considérations émises par son collègue au sujet du port de Gand. Il affirme que certaines industries qui avaient fait une demande en vue de s'établir sur le territoire de Gand, sont allées finalement à Rotterdam. Il marque son accord sur les travaux d'extension, y compris la sixième darse, mais il demande au Gouvernement d'être attentif à la situation du port de Gand. Pour Anvers, Gand n'est pas un port concurrent, mais plutôt complémentaire. Il insiste dès lors pour que le Gouvernement élabore un plan décennal en faveur du port de Gand dans le cadre duquel il demande la construction d'une écluse maritime. A son avis, il serait intéressant de disposer de deux ports de mer.

Un autre commissaire se rallie aux observations formulées par les deux préopinants. Ils souhaitent qu'un effort soit fait en faveur de tous les ports intérieurs du pays et pour toutes nos voies hydrauliques. En effet, ce sont celles-ci qui doivent contribuer à l'approvisionnement du port d'Anvers.

En ce qui concerne l'équipement de nos ports, il désire avoir la certitude que l'outillage sera fourni par l'industrie belge. C'est là un élément de la plus haute importance, tant aux points de vue moral et économique qu'en ce qui concerne la résorption du chômage et c'est dans ces conditions seulement que l'extension du port d'Anvers sera véritablement un œuvre nationale.

Réponse du Ministre.

Répondant aux observations et suggestions qui ont été faites par les commissaires, le Ministre estime qu'il est inutile de s'étendre davantage sur la place occupée par Anvers dans notre vie économique. Il déclare que les ports d'Anvers et de Gand sont deux ports différents, ayant chacun à remplir un rôle différent.

Le Gouvernement ne se désintéresse pas du port de Gand. Le Ministre rappelle que, dans le passé, des cré-

trokken op de begroting, voor verbetering en aanpassing van de waterwegen in het Gentse, en naar de kredieten voor het dienstjaar 1956, die de hoogste zijn, ooit voor het kanaal Gent-Terneuzen voorzien. Wat momenteel kan gedaan worden, nl. de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen, is in uitvoering, waardoor industriegronden ter beschikking zullen komen.

Wat de bouw van een zeesluis betreft, dit hangt niet alleen van ons af, vermits de zeesluis op Nederlands grondgebied is voorzien. Het hoort aan het Departement van Buitenlandse Zaken hieromtrent een overeenkomst met Nederland te bereiken. Zodra dit akkoord er is, zal het mogelijk zijn een planning op te maken voor de uitbreidingswerken der haven van Gent.

Wat de bevaarbaarmaking van ons nationaal waterwegennet voor binnenschepen van 1.350 ton betreft, stelt de Minister een wetsontwerp in het vooruitzicht met het oog op het afwerken van de grote waterwegen in Wallonië (Brussel-Charleroi, Nimy-Blaton-Péronnes e. a.). Verder stelt hij de normalisatie van de kranen voorop.

Een lid der Commissie vestigt de aandacht op de te grote verscheidenheid inzake lastkohieren en typen van kranen. Hij bepleit het voordeel van gestandardiseerde typen, om de Belgische industrie in de mogelijkheid te stellen haar afzetgebied uit te breiden, waardoor meer werkgelegenheid zal worden geschapen.

De Minister merkt hierbij op dat een Commissie van technici zich sinds maanden met de studie van deze kwestie bezighoudt en een oplossing voorbereidt.

Artikelsgewijze behandeling.

Sommige artikelen van het wetsontwerp hebben aanleiding gegeven tot enkele vragen. Deze vragen, met het antwoord van de Minister worden bij het betrokken artikel hierna weergegeven.

Artikel 1. Bij eenparigheid aangenomen.

Artikel 2. Bij eenparigheid aangenomen.

Artikel 3. Bij eenparigheid aangenomen.

Artikel 4.

Vraag : Is het vastleggingskrediet van 200 miljoen frank voor het dienstjaar 1956 een bijkomend krediet?

Antwoord van de Minister : Dit krediet vervangt het vroeger voorziene krediet van 50.000.000 frank.

Vraag : Voor het dienstjaar 1957 is het vastleggingskrediet lager dan voor de volgende jaren ?

Antwoord van de Minister : Wegens de grote uitgaven voor de Wereldtentoonstelling 1958 werd bedoeld krediet nog beperkt. Van zohast evenwel de werken voor de Wereldtentoonstelling zullen zijn beëindigd

aits ont été inscrits au budget en vue de l'amélioration et de l'aménagement des voies navigables de la région gantoise, et il souligne que les crédits accordés pour l'exercice 1956 sont les plus élevés qui aient jamais été prévus pour le canal Gand-Terneuzen. L'élargissement du canal — la seule chose qui puisse être faite à l'heure actuelle, — est en voie d'exécution et ces travaux auront pour effet de rendre disponibles des terrains industriels.

Quant à la construction de l'écluse maritime, la solution de ce problème ne dépend pas entièrement de nous puisque l'écluse doit être implantée en territoire néerlandais. Il appartient au Département des Affaires étrangères de conclure à ce sujet un accord avec les Pays-Bas. Dès que cet accord sera intervenu, il sera possible d'établir un planning pour les travaux d'extension du port de Gand.

En ce qui concerne la mise au gabarit de 1.350 tonnes de notre réseau de navigation intérieure, le Ministre annonce le dépôt d'un projet de loi en vue de l'achèvement des grandes voies hydrauliques de Wallonie (Bruxelles-Charleroi, Nimy-Blaton-Péronnes, etc.) Il préconise en outre la normalisation des grues.

Un commissaire estime qu'il existe actuellement une divergence excessive dans le domaine des cahiers des charges et des types de grues. Il insiste sur les avantages des types standardisés qui permettront à l'industrie belge d'accroître ses débouchés et de favoriser l'emploi.

Le Ministre fait observer à ce sujet qu'une Commission de techniciens s'occupe depuis plusieurs mois de l'étude de ce problème et s'attache à lui trouver une solution.

Discussion des articles.

Certains articles du projet de loi ont donné lieu à des questions de la part de certains commissaires. Ces questions, ainsi que les réponses fournies par le Ministre, sont reproduites ci-après aux articles auxquels elles se rapportent.

Article premier. — Adopté à l'unanimité.

Article 2. — Adopté à l'unanimité.

Article 3. — Adopté à l'unanimité.

Article 4.

Question : Le crédit d'engagement de 200 millions de francs prévu pour l'exercice 1956 constitue-t-il un crédit supplémentaire ?

Réponse du Ministre : Ce crédit remplace celui de 50.000.000 de francs inscrit précédemment.

Question : Le crédit d'engagement pour l'exercice 1957 est-il inférieur à celui des exercices suivants ?

Réponse du Ministre : En raison des importantes dépenses nécessitées par l'Exposition Universelle de 1958, le crédit a encore subi des restrictions. Toutefois, dès que les travaux de l'Exposition Universelle seront

ullen meer vastleggingskredieten worden voorzien. Aldus zal werkgelegenheid verzekerd blijven.

Artikel 4. Bij eenparigheid aangenomen.

Artikel 5. Bij eenparigheid aangenomen.

Artikel 6.

De Minister verklaart dat voor de eerste maal de stad Antwerpen een deel der kosten op zich zal nemen, maar waar vroeger de Staat alle uitgaven droeg. Antwerpen zal thans 40 pct. bekostigen van de bovenbouwwerken, die als van nationaal belang erkend zijn. Het totaal bedrag van het aandeel van de stad Antwerpen wordt geraamd op 682 miljoen.

Artikel 6. Bij eenparigheid aangenomen.

Artikel 7. Bij eenparigheid aangenomen.

Uw verslaggever moge onderstrepen dat de werkzaamheden van de Commissie in een uitstekende atmosfeer zijn verlopen, en dat de gestelde vragen en opmerkingen getuigden van een eensgezinde bezorgdheid, niet alleen voor onze nationale haven van Antwerpen, doch ook voor onze andere havens en de Belgische economische welvaart in het algemeen.

Het wetsontwerp is eenparig aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
F. BLOCK.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.

terminés, le montant des crédits d'engagement sera augmenté, afin d'assurer le maintien de l'emploi.

L'article 4 est adopté à l'unanimité.

Article 5. — Adopté à l'unanimité.

Article 6.

Le Ministre déclare que c'est la première fois que la ville d'Anvers prendra à charge une partie des frais, alors que jusqu'ici, c'était l'Etat qui supportait l'intégralité des dépenses. Anvers interviendra à concurrence de 40 p. c. dans le coût des travaux de superstructure qui sont reconnus d'intérêt national. Le montant total de la quote-part de la ville d'Anvers est estimé à 682 millions.

L'article 6 est adopté à l'unanimité.

Article 7. — Adopté à l'unanimité.

Qu'il soit permis à votre rapporteur de souligner que les travaux de votre Commission se sont déroulés dans une atmosphère excellente. Toutes les interventions ont témoigné d'une sollicitude qui ne se limite pas au port national d'Anvers, mais s'étend à nos autres ports et dont l'objectif est d'assurer la prospérité économique de la Belgique tout entière.

Le projet de loi a été admis à l'unanimité.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
F. BLOCK.

Le Président,
C. VAN BELLE.